

L C C が本格化

本年3月にピーチ・アビエーション(ANA系)が関西空港を拠点に就航、目下絶好調の運航状況であり、7月にはジェットスター・ジャパン(JAL系)が、8月にはエアアジア・ジャパン(ANA系)がそれぞれ成田空港を拠点にスタートした。現状は札幌、福岡、沖縄と限られた路線であるが、従来の半額程度の運賃で国内を飛び廻れるという画期的な空の旅が期待される。活用する前にまずはL C Cの状況について報告する。

1) 背景

同時多発テロ(2001年)による旅客数の減少やイラク戦争(2003年)による原油高騰などで運航会社は経営の効率化、コスト競争の激化への対応が求められる中で、空の規制緩和/自由化が進みL C Cの時代が到来した(世界ではL C Cは35%)。

我が国も遅ればせながらオープンスカイ政策(空の自由化)、空港の整備・拡張などで、発着枠が緩和/自由化され、いよいよL C C(格安航空会社)の時代に入った。

2) L C CとF S Aの棲分け(F S A:フルサービスエアライン)

L C Cは近距離(2~4時間程度)の飛行で、時間的にゆとりのある私的利用者、新規顧客をターゲットに従来からの旅客の争奪戦ではなく、旅客数の増加、新規客の拡大を目指している。一方ビジネスマンや比較的長距離移動者、ツアー客が対象のF S A(従来のフルサービス型航空会社、JAL,ANA)とは一線を画すことになるという。

結果的に旅客のパイが増大し、空の旅の機会が身近になるはず。

3) 運航会社

主要な国内L C C各社の概要は次の通り(上段3社がL C C社と称されている)

航空会社	運行開始	拠点	機数	機種	主要路線
ピーチアビエーション	2012.3	関空	3+7	A320-200	札幌、福岡、沖縄、鹿児島 ソウル、台北
ジェットスター・ジャパン	2012.7	成田	3 24	A320-200	札幌、福岡、沖縄 中国、韓国
エアアジア・ジャパン	2012.8	成田	3+	A320-200	札幌、福岡、沖縄

[岐阜県技術士会会報の情報連絡先]

代表幹事 田島 暎久 〒509-0108 各務原市テクノプラザ1-1 テクノプラザ内
TEL: 0583-79-0580 FAX: 0583-85-4316 Email: gcea9901@ybb.ne.jp

岐阜県技術士会会報

- 52
2012.8.28発行人 田島 暎久
編集人 寺崎 均

スカイマーク	1996	羽田,成田 関西,中部	25	B737,A330 A380	羽田,札幌,神戸,福岡, 鹿児島,沖縄
フジドリーム エアラインズ	2009	静岡 名古屋	6	ERJ170/175	福岡,熊本,鹿児島, 札幌,青森,新潟,花巻他

4) 運航コストの内訳(参考)

低コスト化を図るための努力代をどう捻出するかを検討のため、従来の運航コストの構成を参考として示す。全項目が低コスト化の対象となる。(米国運輸省)

費目	比率%	内容
運航費	27	燃料、パイロット、乗務員
整備費	13	交換部品代、整備士
空港経費	16	空港業務費
販売費	13	航空券販売宣伝広告費、旅行代理店手数料
旅客サービス費	9	機内サービス、客室乗務員
輸送関連費	10	地上輸送費、機内販売費
一般経費	6	本社機能費
減価償却費	6	航空機、その他の機材償却
合計	100%	

5) LCCの成立条件

搭乗率 70%以上(80%期待)、近距離(2~4時間飛行)、機材の稼働率はFSAの1.5倍程度(例えば年間飛行時間はFSAが2000時間 LCCは3~4000時間の計画などで運賃半額(30~70%の幅)を実現、が挙げられる。

6) 運航面からの低コスト化

機種選定にあたっては搭乗数の増加傾向を踏まえ160~180席、モノクラス(全席エコノミー)、中古価格(10年で機体を更新)、運航機種の統一化(国内3社共にA320型を採用)(この点でB737よりA320が有利)。

また折返し時間の短縮(2往復路線を3往復する)その他、沖止め・駐機料、LCC専用ターミナルの活用(関空は10月から準備)など。

7) サービス面からの低コスト化

機内サービスの簡素化、機内食の有料化、預かり手荷物の有料化(超過重量分)、座席の自由席化(全座席をエコノミークラスで統一、乗った順に座る)

座席間隔(ピッチ)が少し狭い、モノクラス(エコノミークラスのみ)

発券方式はインターネット(3割~7割の変動幅あり)、キャンセル不可、従って旅行会社によるツアーは成立しにくい。

[岐阜県技術士会会報の情報連絡先]

代表幹事 田島 暎久 〒509-0108 各務原市テクノプラザ1-1 テクノプラザ内
TEL: 0583-79-0580 FAX: 0583-85-4316 Email: gcea9901@ybb.ne.jp

マイレージサービスなし、アライアンス（他社との連携）なし、乗継利便の考慮はなし。
保険はF S Aと同じ、但し人身事故の補償は不明。

8) 中部の拠点化は実現するか

現在は関空、成田の2空港が拠点。第3の拠点空港としては、24時間空港、発着枠のゆとり、空港の使用料、潜在旅客数、顧客の誘致可能規模などが検討条件になる。中部はまずは旅客数確保が最重要で、近隣外国便を含めて継続的にほぼ満席で飛行できる可能性を確認できることが求められる（現状搭乗者は新千歳、福岡、大阪より低位）
エアアジア・ジャパン（ANAグループ）にて来年からの就航を検討中と聞く。

9) 考察/気掛り

新規LCC3社ともA320型機材に統一、従来のボーイング一辺倒からエアバスに大きく舵取りした。機体の購入と製造分担のバタの点で、いずれボーイング機の国内製造メーカーへも影響が及びそう。

新規機材を調達（含むリース）し、信頼性・安全性の高い保証期間10年をフル使用し、買換えていく方式をとっている。エアバス選定の理由として、旅客数（160～180）が増大気味への対応、中古機引取価格が高いなどのメリットがある。今後はこの分野はエアバス市場が有利になるだろう。

ジェットスター・ジャパン（JAL&カンタス航空系）、エアアジア・ジャパン（ANA&マレーシア航空系）共にLCC運航のノウハウを提携先に頼っており、やがて本体まで乗っ取られないかと気に掛かる。LCCの津波が日本に押寄せてきた感じがする。

充分安全と考えて良いが、機材不良や気象条件による遅延、欠航、事故時の会社の対応能力が気になる。予備機を持たず玉突き的に運航の被害が拡大する。また大事故時の対応は体力的に無理ではないか。低コストの代償では済まない問題。思い過ぎであればと願う。

また航空機関連技術者の確保、特にパイロット、整備士が不足しており、自社にて育成教育をするほど余裕もない。機種を統一することで少しは緩和出来るが今後の大きな課題である。

利用する旅行者/顧客にとっては、自己管理・責任を伴う空の旅となる。
搭乗券の確保、搭乗箇所の確認、手荷物の運搬、食事の準備、乗継計画、遅延対策、などは自分自身で実行/管理する必要がある。

まだ利用したことがなく気になることが多い。体験すれば問題のない事が多いはず。
まずは一度搭乗することから始めようと思う。LCCのメリットをフル活用したい。以上